

коративное освещение - великолепный инструмент для повышения эстетической привлекательности улицы, в проекте есть соответствующие предложения, но их явно недостаточно.

В продолжение темы благоустройства и современного дизайна мощение из тротуарного клинкерного кирпича от Feldhaus Klinker, предусмотренное по проекту, является долговечным, экологически и функционально безопасным, и что очень важно, эстетически привлекательным. Масштаб мощения соответствует эргономике человека, пешеход не чувствует антагонизм урбанизированной среды.

В итоге хочется сказать, что у города есть шанс, используя проектные предложения при разработке рабочего проекта с выходом на обсуждение общественности, получить современное уличное пространство с новым качеством. Оно будет отвечать всем требованиям жизнеобеспечения, увязке транспортных и пешеходных потоков, эстетике индивидуального ролевого дизайна и активно включать «зеленую» компоненту в его логическом структурировании. То есть, реализовывать обновленную функциональную схему и обеспечивать положительные эмоции жителям и гостям города.

Библиографический список

1. Архитектурное наследство. Выпуск 47 Антология Издательство: ЛКИ, 2007 г. 340 с. . Ю.Л. Косенкова. «Эхо конструктивизма» и «опыт стройки» на Урале (конец 1920-х – 1930-е годы), С.330.
2. Academia. Архитектура и строительство.-М. Редакционно-издательский отдел РААСН. 2008. – 108 с. М.Ю. Храмова. «Символ города» в общественном пространстве. С.52.
3. А.В. Ефимов. Дизайн архитектурной среды. Изд. Архитектура-С. М., 2005 г. 504 с.

## **ВИЗУАЛЬНАЯ АГРЕССИЯ АРХИТЕКТУРЫ Г. ПЕРМИ**

*Ю.С. ФЕДОРОВА*

ФГОУ ВПО «Пермская государственная сельскохозяйственная академия имени академика Д.Н.Прянишникова»

Проблема психологичности городской среды приобретает в современном городе социальную и экономическую значимость. При проектировании градостроители обычно не учитывают важный фактор – постоянную визуальную среду городского жителя. Насыщенность этой среды зрительными элементами оказывает сильное влияние на психологический статус человека. Негативное влияние вызвано визуальным «загрязнением». Это – господство темно-серого цвета в городах, преобладание в архитектурных и ландшафтных объектах множества прямых линий, острых и прямых углов, обширных монотонных и монохромных поверхностей, наличие агрессивных визуальных полей.

Проблема визуального «загрязнения» не имеет черномыльских масштабов, но ежедневно и постоянно негативно воздействует на психосферу человека, в которой протекают психологические и интеллектуальные процессы

Связано это с тем, что перцептивное восприятие урбанизированного пространства вступает в противоречие с возможностями зрения человека и психическими механизмами анализа информации о внешнем мире [3]. Физиологическая основа организма неизменна в течение миллионов лет, а среда обитания изменяется очень резко.

Закономерность зрительного восприятия заключается в том, что глаз, «сканируя» внешний объект, при каждой саккаде (автоматические врожденные движения зрачков 2-3 раза в сек) «цепляется» за реперные – опорные точки в объекте. С каждой саккадой головной мозг получает порцию информации, в результате суммирования этой информации в психике формируется образ объекта. Потому так долго и с удовольствием мы рассматриваем старинные здания, где колонны, башенки, арки, выступы, круглые и полукруглые элементы создают обилие реперных точек. Такие здания кажутся нам привлекательными, теплыми. Декор зданий – это не «архитектурные излишества», это, как оказалось, необходимые функциональные элементы, составляющие основу визуальной среды, и обязательные для полноценной работы глаз и исполнения психических функций [3]. Соединить эстетические свойства архитектуры с визуальными физиологическими возможностями умели Растрелли, Баженов, Гауди, Желтовский Портогезе...

Часто современная архитектура не дает возможности получать нашей психике достаточно информации (при саккадах), или наоборот, доставляет огромное количество однотип-

ных порций информации, которое трудно сложить в целостный логичный образ: упрощенные силуэты, прямоугольные «коробки», сплошное остекление или декорирование плиткой, ряды окон и переплетов на протяженных фасадах и т.п.

Первое подобное здание было построено в Москве в 30-е годы 20 века гениальным Лс Корбюзье, проект был оригинальным, новаторским, даже революционным, но это было началом пренебрежительного отношения к городским жителям – повседневным потребителям городской архитектуры. С законами зрительного восприятия позднее не считались архитекторы Нимейер, Посохин, создатели крупнопанельного домостроения, проектировщики спальных районов мегаполисов, а также Большой арки на пл. Дефанс в Париже и т.д.

В г. Перми можно найти немало примеров негативно воздействующих на психику архитектурных объектов:

- торговый центр «Домино» на ул. Белинского по форме напоминает здание крематория, которое, кстати, и планировалось строить на этом месте 40 лет назад, серо-черная расцветка усугубляет ассоциации. Интуитивное желание улучшить внешний вид здания привело к тому, что фасад почти полностью закрыт пестрыми яркими рекламными растяжками;
- на ул. Петропавловской, 73 огромная стеклянная коробка «разрублена» стеклянным «осколком» – явно агрессивный характер здания не спасает прилепленный спереди отреставрированный под старину маленький домик;
- убогая геометрическая форма и сплошное черное остекление офисного центра на ул. Революции (новая дамба), о котором больше нечего сказать;
- два здания сплошного зеркального остекления на ул. 25 Октября, совершенно случайно оказавшиеся друг напротив друга, очень кстати отражают многочисленные оконные переплеты, а также проплывающие облака;
- новое здание торгового центра «Разгуляй», копирующее многие подобные здания, может приобрести индивидуальность, если его сплошной зеркальный фасад будет отражать летом зеленую аллею отрастающих через дорогу лип;
- кинотеатр «Кристалл» вызывает у пермяков недоумение своим матовым желтым фасадом, на котором нарисованы семь комодных слонов.

Есть здания, которые своим расположением проявляют крайнюю степень агрессивности:

- на Комсомольском проспекте еще недостроенное здание нависает над остановкой «Окт. Площадь»;
- оставляя небольшую полоску тротуара, вытесняет пешеходов на проезжую часть новый торговый центр «Алмаз»;
- имитацию падающего на посетителя неправильного кристалла изобразили проектировщики торгового центра на ул. Куйбышева (бывш. Дом Профсоюзов);
- здание офисно-торгового центра (ул. Куйбышева, 95) имеет оригинальную форму, но несомасштабно окружающим постройкам и как огромный корабль оно «движется» вперед угрожая смести все на своем пути вплоть до ДК Солдатова.

При опросе жителей большинство утверждали, что воспринимают здание как угрозу, что оно давит, кажется, сейчас упадет и т.д. Остальные признали оригинальность проекта и считают дом «современным и красивым». В числе последних были люди молодого возраста, для которых агрессия окружающей среды является, возможно, привычной нормой.

Кроме зданий, городская среда содержит множество факторов, добавляющих агрессивности в стрессовую среду (шумы, особенно импульсные, вибрации, загрязненность, запыленность, скученность, динамизм, мелькающая анимация на уличных видеоэкранах и т.д.). Это приводит к развитию у современных горожан «синдрома большого города» - нарушению психики, основными признаками которого являются подавленное состояние, психическая неуравновешенность, депрессии и агрессивность [1].

Таким образом, главной целью архитекторов и проектировщиков, формирующих архитектурное пространство, которое увидят потомки, является создание комфортной городской среды с позитивным визуальным фоном. Иной подход приведет к деградации среды обитания, серьезному ухудшению качества жизни.

Город должен делать людей счастливыми (Аристотель).

Библиографический список

1. Лихачев Д.С. Раздумья. М.: Наука, 1993.- 26 с.
2. Степанов А.В. Архитектура и психология. М.: Стройиздат, 1993.- 275 с.
3. Филин В.А. Видеоэкология и архитектура. М.: Видеоэкология, 2006.- 312 с. с илл.

## **ВНЕДРЕНИЕ СИСТЕМЫ ПРИОРИТЕТНОГО ПРОЕЗДА ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА**

*Л.В. БУЛАВИНА, М.О. КАТЬКАЛО*

ФГАОУ ВПО «Уральский федеральный университет имени первого Президента России Б. Н. Ельцина»

Современное состояние развития крупнейших городов характеризуется конфликтом между возросшей интенсивностью движения и пропускной способностью улиц и дорог. Это привело к необходимости мероприятий по повышению эффективности использования существующей улично-дорожной сети и ограничению использования легкового автотранспорта. Для полноценного решения проблем транспортного обслуживания и организации движения в центральной части города необходимы мероприятия по увеличению привлекательности использования наземного пассажирского транспорта, в том числе для владельцев индивидуального автотранспорта. Обеспечение приоритетного движения наземного пассажирского транспорта является важной составляющей этого комплекса, наряду с совершенствованием маршрутной сети, внедрением современных систем диспетчерского управления и т.д.

Успешен опыт ряда европейских городов в вопросах применения методов обеспечения приоритета наземного общественного транспорта на улично-дорожной сети:

- выделенные полосы для автобусов и троллейбусов;
- использование трамвайного полотна для движения автобусов;
- приоритетный пропуск подвижного состава общественного транспорта на перекрестках и т.д.

В результате реализации мероприятий по обеспечению приоритетного движения наземного пассажирского транспорта повышается не только эффективность и качество работы общественного транспорта, но и возрастает скорость движения транспортных потоков из-за перераспределения пассажиров с личного на общественный транспорт.

Основные показатели эффективности внедрения системы:

- время поездки, включая эффективность от предоставления приоритета на перекрестках и мероприятий на перегонах;
- время пересечения перекрестка (конкретизация первого показателя);
- показатель пунктуальности транспорта – разница между фактическим временем прибытия транспорта в определенную точку и временем прибытия по расписанию;
- время поездки на частном автомобиле (воздействие приоритета общественного транспорта на общий поток);
- экономические результаты (период окупаемости системы).

Мероприятия по обеспечению приоритета общественного транспорта:

- выделение приоритетных полос на перекрестках и перегонах;
- приведение в порядок и оптимизация дорожной разметки на маршрутах движения наземного общественного транспорта;
- уточнение схем организации движения и парковок;
- установка аппаратуры вызванного приоритетного пропуска общественного транспорта.

Программно-технические средства системы.

Комплекс светофорного регулирования и специальных устройств для обслуживания команд на приоритетный проезд.

Комплекс бортового оборудования решает следующие задачи:

- определение местоположения подвижной единицы (с помощью GPS приемника);
- обмен данными с центром управления (посредством GPRS пакета);
- инициация запроса на вызов приоритетной фазы светофорного регулирования;